

Raideliikenteessä otettava suunta kohti parempaa



Kiukustuneet junamatkustajat eivät ole säästelleet antaessaan palautetta kovan talven puristuksessa takkuilevasta junaliikenteestä. VR:n ohella osansa on saanut myös liikenneministeri Anu Vehviläinen.

Kansliapäällikön katsaus



Katsaus tulevaisuuteen

Ministeriössä valmistaudutaan eduskuntavaaleihin ja hallitusneuvotteluihin samalla tavoin kuin vuosina 2002 ja 2006. Ministeriöiden kansliapäälliköiltä on pyydetty syyskuuhun mennessä tulevaisuusksatsauksia toimialansa tärkeimmistä kysymyksistä, jotka vaativat hallituksen toimenpiteitä. Aikaperspektiivi on noin 10 vuotta. Esille otettavien asioiden ei tarvitse kattaa koko toimialaa. Katsaukset annetaan kaikille eduskuntapuolueille.

Liikenne



Liikennepolitiikan uusi osastopäällikkö luottaa yhteistyön voimaan

Valtioneuvosto nimitti oikeustieteen kandidaatti Minna Kivimäen liikenne- ja viestintäministeriön liikennepolitiikan osaston osastopäälliköksi. Kivimäki aloittaa tehtävässään 1.3.2010 ja pesti kestää viisi vuotta.

EU-asiat



Kansainvälisen lentoliikenteen ja merenkulun päästöistä ei yksimielisyyttä

Kööpenhaminan ilmastokokouksessa ei päästy yksimielisyyteen kansainvälisen lentoliikenteen ja merenkulun päästöjen rajoittamisesta. Näiden sektoreiden päästöt eivät olleet korkealla kokouksen asialistalla.

Viestintä



Laajakaistatarjottimella kuitua, kuparia, kaapelia ja G:tä

Hallituksen laajakaistahankkeen tavoitteen on, että vuonna 2015 kotitalouksien ja yritysten saatavilla on sadan megabitin yhteys korkeintaan kahden kilometrin päässä.

T&K



Uudet virastot tuovat muutoksia myös LVM:n tutkimustoimintaan

Liikenne- ja viestintäministeriö rahoittaa 2010 tutkimusta ja kehittämistä 4,7 miljoonalla eurolla. Näistä rahoista suurin osa käytetään ministeriön lainsäädännön valmistelun ja hallinnonalan toiminnan ohjauksen kehittämiseen.

Henkilöstö



Hallinnonalan uusi johtoryhmä keskittyy konserniohjaukseen

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala muuttui vuoden vaihteessa historiallisella tavalla, kun liikennesektorin virastot keskitettiin kahteen eli Liikennevirastoon ja Liikenteen turvallisuusvirastoon.

Raideliikenteessä otettava suunta kohti parempaa

Kiukustuneet junamatkustajat eivät ole säästelleet antaessaan palautetta kovan talven puristuksessa takkuilevasta junaliikenteestä. VR:n ohella osansa on saanut myös liikenneministeri Anu Vehviläinen.

”Ymmärrän erittäin hyvin matkustajien suuttumuksen, kun kylmässä odotetaan tuntikausia ja vielä ilman tietoa tulevasta. Ei siinä hetkessä ministerin sanat tai vaatimani selvityspyynnöt matkustajan oloa helpota.”

Liikenneministeri selvittää perin pohjin mitä on tehtävissä jatkossa, kun junaliikenne kohtaa uuden ankaran talven. Hän ulottaa selvityksen koskemaan myös muun liikenteen parempaa varautumista talviolosuhteisiin.

”Tämä talvi on osoittanut, että emme ole riittävällä tavalla valmistautuneet tämän tyyppisen talven olemassaoloon. Erityisesti hankalaa on ollut raideliikenteessä, mutta kovat talviolosuhteet ovat näkyneet myös saariston yhteysalusliikenteessä ja muussa merenkulussa”, arvioi ministeri.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tullaan kevään aikana tekemään laaja selvitystyö paremman varautumisen puolesta. Selvitystyöhön osallistuvat niin Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto kuin palvelua tuottavat yhtiöt, kuten esimerkiksi VR.

”Selvityksessä tullaan arvioimaan muun muassa eri tahojen vastuita ja rooleja, infran kuntoa ja välityskykyä sekä kaluston riittävyyttä ja asianmukaisuutta. Uskon, että selvitystyössä nousee esille myös uusien investointien tarve ja priorisointi”, Vehviläinen sanoo.

Myös työntekijät koetuksella

Varsinkin VR:n junatyöntekijät ovat viime viikkoina kuulleet ärräpäitä ja syytöksiä, vaikka ongelmat eivät ole johtuneet yksittäisten työntekijöiden toimista. Ratapihoilla on paikkittu yllitöitä ja rautatieläiset ovat joutuneet venyttämään pinnaansa siinä missä matkustajatkin.

”Junaliikenteen vastoinikäymisistä huolimatta, VR:n yksittäisille työntekijöille kuuluu tunnustus kovasta työstä kovan paineen alla”, sanoo liikenneministeri Vehviläinen.

Rahalla ei kaikkea ratkaista

Median keskustelupalstoilla on myös vaadittu lisää valtion rahaa VR:lle, jotta junat kulkisivat paremmin kinoksien keskellä.

”Käynti veronmaksajien pussilla ei muuta sääoloja eikä välttämättä paranna operatiivista toimintaa. Vaikka VR:n tulos heikkeni viime vuonna, yhtiön taloustilanne ei ole huono. Luvassa on muun muassa uusia kalustoinvestointeja, jotka toteutuessaan myös parantavat palvelua”, toteaa ministeri.

”On myös avoimesti arvioitava, onko VR:n palvelutavoitteita muutettava pahimmissa olosuhteissa, jotta annetut lupaukset voidaan täyttää.”

Jo pelkästään ilmastomuutoksen aiheuttamien haasteiden takia on tärkeää, että usko ympäristön kannalta kestäväan raideliikenteeseen säilyy myös tulevaisuudessa.

”Kyllähän tässä on käynyt mielessä, että toivottavasti pian voi kuunnella Kari Tapion Juna kulkee –biisiä hermostumatta”, ministeri hymähtää.

”Samalla on hyvä muistaa, että vaikka kuluva talvi on poikkeuksellinen, tilanne voi toistua nopeastikin ja siihen meidän on oltava varautuneita. Toisaalta emme me täällä Suomessa yksin kamppaile ankarassa talvessa, vaan aivan samanlaisia vakavia ongelmia on nähty naapurimaiden raideliikenteessä, sanoo Vehviläinen.

Junaliikenteen vastuut:

- Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa rautatieliikennettä koskevasta lainsäädännöstä ja varmistaa, että rautatieliikenne on turvallista ja rataverkko toimii mahdollisimman hyvin.
- Rautatieliikenteen turvallisuudesta huolehtii Liikenteen turvallisuusvirasto. Rataverkon kunnosta ja ylläpidosta vastaa Liikennevirasto. Molemmat uudet virastot aloittivat toimintansa vuoden 2010 alussa ja ne toimivat ministeriön ohjauksessa. Aikaisemmin tehtäviä hoitivat Rautatievirasto, joka yhdistettiin Liikenteen turvallisuusvirastoon, ja Ratahallintokeskus, jonka tehtävät on nyt Liikennevirastolla. VR:n omistajaohjausta hoitaa valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto. Vastuuministeri omistajaohjauksen osalta on puolustusministeri Jyri Häkämies.
- Liikennevirasto vastaa asemilla ja laitureilla annettavasta matkustajainformaatiosta (kuulutukset ja näytöt) eli laitteista, järjestelmistä ja matkustajainformaatiotyön



järjestämisestä. Liikennevirasto ostaa infotyön VR:ltä. VR:n vastuulla on junissa annettavasta informaatio. Ministeriö edistää omalta osaltaan VR:n ja Liikenneviraston yhteistyötä rautatieliikenteen kehittämiseksi.

[Paluu etusivulle](#)

Katsaus tulevaisuuteen



Ministeriöissä valmistaudutaan eduskuntavaaleihin ja hallitusneuvotteluihin samalla tavoin kuin vuosina 2002 ja 2006. Ministeriöiden kansliapäälliköiltä on pyydetty syyskuuhun

mennessä tulevaisuuskatsauksia toimialansa tärkeimmistä kysymyksistä, jotka vaativat hallituksen toimenpiteitä. Aikaperspektiivi on noin 10 vuotta. Esille otettavien asioiden ei tarvitse kattaa koko toimialaa. Katsaukset annetaan kaikille eduskuntapuolueille.

Puolueet ja erilaiset eturyhmät laativat tavoiteohjelmia vaaleihin ja hallitusneuvotteluihin. Esityksiä ei hallitusohjelmasta neuvoteltaessa puutu. Tässä ideatulvassa tulevaisuuskatsaus on kuitenkin ainutlaatuinen. Se ei ole poliittinen julistus eikä vaatimuslista, vaan viileä esitys linjausta vaativista asioista.

Tulevaisuuskatsaus etsii vaihtoehtoisia ratkaisuja yhteiskunnan ongelmiin. Se on korostetusti virkamiestyö, joka kokoaa toimialan yhteiskuntapolitiikan teemat. Vaihtoehtojen valinta on puolueiden tehtävä.

[Paluu etusivulle](#)

Puolueiden piiristä on kantautunut myönteistä palautetta tulevaisuuskatsauksista, minkä osoittaa sekin, että niitä taas pyydetään. Katsaustyö koetaan tärkeäksi myös kansliapäällikkökunnassa, joka keskustelee perusteellisesti keskenään ajankohdan haasteista.

Varsin monet toimialamme vuoden 2006 tulevaisuuskatsauksen teemat päätyivät lopulta hallitusohjelmaan. Uskonpa, että katsausten teemat ja vaihtoehdot ovat jäsentäneet hallituksen ohjelmaneuvotteluita. Tietenkin tulevaisuuskatsauksilla on vain se arvo, jonka puolueet niille haluavat antaa. Se taas riippuu siitä, miten hyvin katsaus maailmaa peilaa. Oma kokemukseni on, että viimeksi tehty suuri työ ei ollut turhaa.

Liikenteen ja viestinnän tulevaisuuskatsauksen pitää olla hyvä tälläkin kertaa. Siihen auttaa valmistelun avoimuus. Siksi olen pyytänyt toimialamme sidosryhmiltä ajatuksia katsauksen teemoiksi ja toimintavaihtoehtoiksi. Otan mielihyvin vastaan ideoita kaikilta muiltakin, jotka haluavat osallistua keskusteluun 2010-luvun haasteista.

Harri Pursiainen
kansliapäällikkö

Liikennepolitiikan uusi osastopäällikkö luottaa yhteistyön voimaan



Valtioneuvosto nimitti oikeustieteen kandidaatti Minna Kivimäen liikenne- ja viestintäministeriön liikennepolitiikan osaston osastopäälliköksi. Kivimäki aloittaa tehtävässään 1.3.2010 ja pesti kestää viisi vuotta.

Minna Kivimäki (synt. 1971) siirtyy osastopäälliköksi ministeriön liikennepalvelu- ja liikenne- ja viestintäministeriön liikennepolitiikan osaston osastopäälliköksi. Kivimäki aloittaa tehtävässään 1.3.2010 ja pesti kestää viisi vuotta.

Haasteita riittää

Kivimäki on valmis haasteisiin, ja uudessa tehtävässä aloittaminen tulee hänen mielestään mielenkiintoiseen saumaan. Kuluva hallitusohjelman mukaiset isot päätökset on tehty, ja nyt valmistaudutaan tuleviin vuosiin ja organisoidaan hallinnonalan yhteistyötä.

- Suomen taloustilanne näkyy liikennepolitiikan päätösten priorisointina ja resurssien entistä tehokkaampana hyödyntämisenä. Talouden lisäksi merkittävä kysymys on liikenteen ympäristö- ja ilmastohaasteiden vaikutus liikennepolitiikkaan, eli se miten liikenteen sujuvuus ja tehokkuus taataan kestäväällä tavalla, kertoo Minna Kivimäki.

Liikenteessä ratkottavat kysymykset ovat samanlaisia niin EU:n tasolla kuin kansallisestikin. EU-tasoisesta liikennettä koskevan sääntelyn perusta on pääasiassa valmis

Yhteistyö paras tapa toimia

- Kun resurssit ovat tiukassa, on yhteistyö tärkeää. Vuoden vaihteessa aloittaneet Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto ja liikenteen muut toimijat ovat ministeriön tärkeitä kumppaneita. Liikenteen hallinnonala on niin laaja, että kantavimmat ratkaisut syntyvät avoimessa keskusteluyhteydessä toimialan asiantuntijoiden kanssa.

Pyrkimys tiiviimpään yhteistyöhön ja resurssien parempaan käyttöön oli tavoitteena ministeriön liikennehallinnon uudistuksessa.

- Uudistuksen yhtenä tavoitteena oli muun muassa liikennepolitiikan kokonaisvaltaisuus ja sen käytäntöön vieminen. Virastoille on annettava aikaa joukkueiden kokoamiseen. On kuitenkin muistettava, että alusta lähtien on toimittava uudella tavalla, jotta tavoitellut hyödyt toteutuvat. Se edellyttää saumatonta yhteistyötä ministeriön ja virastojen välillä sekä uusien ajatusten ja toimintatapojen löytämistä, Minna Kivimäki pohtii.

Liikennepolitiikan osaston toimialaan kuuluvia asioita ovat mm.:

- liikennejärjestelmän suunnittelu ja kehittäminen
- liikenneverkkojen hoitoa, ylläpitoa ja kehittämistä koskevat asiat
- liikenteen palveluja koskevat asiat
- tieliikennelainsäädäntö ja liikenteen turvallisuutta koskevat asiat
- liikenteen ympäristökysymyksiä sekä vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat asiat

Osastopäälliköllä on ylijohtajan arvonimi. Hänen tehtävänä on osallistua mm.:

- ministeriön johtamiseen johtoryhmissä
- johtaa osastonsa toimintaa
- vastata osastonsa toiminnan suunnittelusta sekä toiminta- ja taloussuunnitelman ja talousarvioehdotuksen valmistelusta.

[Paluu etusivulle](#)

Kansainvälisen lentoliikenteen ja merenkulun päästöistä ei yksimielisyyttä

Kööpenhaminan ilmastokokouksessa ei päästy yksimielisyyteen kansainvälisen lentoliikenteen ja merenkulun päästöjen rajoittamisesta. Näiden sektoreiden päästöt eivät olleet korkealla kokouksen asialistalla.

- Kokouksessa vallitsi yleisesti näkemys, että lento- ja merenkulkusektoreiden päästöjen rajoittamisesta tulee sopia kansainvälisellä tasolla. Suurin osa maista oli sitä mieltä, että tämä työ on tehtävä Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa ja sen lentoliikenteen sisärjestössä ICAO:ssa, Suomen valtuuskuntaan kuuluneet LVM:n hallitusneuvokset Lolan Eriksson ja Anna Sotaniemi toteavat.

Isoin kiistakysymys on, keltä kaikkia päästövähennysvelvoitteet koskisivat ja miten valtioiden erilaiset valmiudet tulisi huomioida.

Kehitysmaat vastustivat

Kehitysmaat eivät halunneet uusia päästövähennysvelvoitteita, vaan halusivat, että Kioton pöytäkirjan velvoitteet pysyvät ennallaan. Nykyisellään merenkulun ja lentoliikenteen päästövähennysvelvoitteet kohdistuvat vain teollisuusmaihin.

Kehittyvistä maista esim. Singapore, Meksiko ja Afrikan Unionin edustajamaa Etiopia tunnustivat, että ilmastoasiassa on toimittava laajemmin. Sen sijaan monet öljyntuottajamaat Saudi-Arabian johdolla vastustivat erityisesti merenkulun päästöjen sisällyttämistä ilmastositomukseen.

Suomelle tärkeät näkökohdat

Suomi tukee vahvasti EU:n näkemystä siitä, että ilmaston ja merenkulku- ja ilmailuelinkeinon kannalta on erittäin tärkeitä tavoitella globaaleja ratkaisuja molemmilla sektoreilla. Tämä on paras tapa välttää hiilivuotoa ja kilpailun vääristymää. Eroa ei voida tehdä teollisuusmaiden ja kehitysmaiden välille.

- Esimerkiksi noin 75 prosenttia laivoista on tänään kehitysmaiden rekistereissä, Eriksson toteaa.

- Sopimusneuvotteluja on paras käydä IMO:ssa ja ICAO:ssa, joissa on paras sektoreiden asiantuntemus. Jollei sopimusta ICAO:n puitteissa saada aikaan, niin Suomesta Aasiaan suuntautuva lentoliikenne saattaa kärsiä, Sotaniemi sanoo.



Mitä Kööpenhaminan jälkeen:

- Seuraava iso ilmastokokous pidetään Meksikossa joulukuussa 2010. Tämän kokouksen valmistelussa on tärkeää panostaa IMO:ssa ja ICAO:ssa tehtävään työhön.
- EU:n näkökantaa lento- ja merenkulkusektorin päästövähennyksiin muodostetaan neuvoston alaisessa asiantuntijatyöryhmässä.
- Ensimmäisenä tehtävänä on analysoida Kööpenhaminan kokemuksia, jotta ei toistettaisi samoja virheitä kuin Kööpenhaminan neuvotteluihin valmistauduttaessa.
- Linkki: <http://unfccc.int/2860.php>

[Paluu etusivulle](#)

Laajakaistatarjottimella kuitua, kuparia, kaapelia ja G:tä



Hallituksen laajakaistahankkeen tavoitteena on, että vuonna 2015 kotitalouksien ja yritysten saatavilla on sadan megabitin yhteys korkeintaan kahden kilometrin päässä.

Tavoite on erittäin kunnianhimoinen. Sen saavuttamisen yleisin sesam-aukene -sana on valokuitu. Tekniikoita on muitakin, mutta niillä on myös omat rajoitteensa.

Kotiin saakka ulottuvat kuituyhteydet mahdollistavat sadan megabitin symmetriset nopeudet ilman, että yhteyksien pituudella on mainittavaa merkitystä.

- Kuituyhteyksien yleistymistä hidastavat kuitenkin korkeat rakennuskustannukset. Uusien yhteyksien rakentaminen kotitalouksiin vaatii myös paljon työtä ja aikaa, kysymyshän on pohjimmiltaan kuparisen lankapuhelinverkon korvaamisesta valokuidulla, viestintäneuvos Antti Kohtala liikenne- ja viestintäministeriöstä toteaa.

Jos kuituverkkoa ei ole, mitä tilalle?

Uusilla tekniikoilla pystytään sataan megabittiin, mutta vain hyvin lyhyillä etäisyyksillä. Tekniikat tulevatkin käyttöön lähinnä keskustoissa ja taajamissa osana kortteleihin tai kiinteistöihin vedettyjä kuituyhteyksiä.

- DSL-tekniikat ovat hyvä vaihtoehto käyttäjälle, joka haluaa hankkia hitaamman yhteysnopeuden. Kuparijohdon täytyy kuitenkin olla alle 600 metriä pitkä käytettäessä kehittyntä ADSL-tekniikkaa tai vastaavasti alle 1500 metriä VDSL-tekniikalla, Kohtala huomauttaa.

[Paluu etusivulle](#)

Myös jo olemassa olevan kaapeliverkon hyödyntämistä on kartoitettu. Yli puolet kotitalouksista on liittynyt kaapelitelevisioverkkoon. Tosin kaapelia on pidettävä lähinnä taajamien ja kaupunkien kerrostalojen tekniikkana.

- Kaapelitelevisioverkkoja on ripeään tahtiin päivitetty uudella tekniikalla, jolloin kaapelimodeemilla voidaan tarjota jopa yli sadan megan nopeuksia, mutta vain tulosuunnassa, Kohtala muistuttaa.

Kohtalan mukaan kaapeliverkko onkin ollut näppärin tapa tarjota nopeita yhteyksiä. Tänä päivänä jopa noin 40 prosenttia kotitalouksista saisi sadan megan laajakaistan kaapelin kautta.

Langattomiakin löytyy

Langattomista tekniikoista varsinkin 4G:n LTE:n suorituskyvyn voi odottaa nousevan jopa satoihin megabitteihin tukiasemaa kohti. Yhteysnopeus jaetaan kuitenkin samanaikaisesti samalla tukiasemalla olevien käyttäjien kesken. Ja mitä kauempana käyttäjä on tukiasemasta, sitä hitaampi hänen yhteytensä on.

- Langattomat ja kiinteät yhteydet ovat varsinkin pienemmillä nopeuksilla toistensa kilpailijoita, mutta pääasiassa ne täydentävät toisiaan. Nopeaa laajakaistaa tarvitaan sielläkin, missä lanka- tai kuituverkkoa ei ole lähettyvillä tai jos ollaan liikkeellä, Kohtala korostaa.

Linkki: http://www.lvm.fi/web/fi/vireilla/laajakaista_kaikille

Uudet virastot tuovat muutoksia myös LVM:n tutkimustoimintaan



Liikenne- ja viestintäministeriö rahoittaa 2010 tutkimusta ja kehittämistä 4,7 miljoonalla eurolla. Näistä rahoista suurin osa käytetään ministeriön lainsäädännön valmistelun ja

hallinnonalan toiminnan ohjauksen kehittämiseen.

T&K-kohteina mm. älyliikenne ja laajakaista

Liikennepolitiikan tutkimuksen painopistealueita ovat tänä vuonna liikennejärjestelmien toimivuuden ja laadun parantaminen sekä niiden ajantasainen hallinta kaupunkiseuduilla.

- Myös älykkäät liikennepalvelut, liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentäminen, logistiikan uudet ratkaisut sekä Suomen ja Venäjän välisten kuljetusten sujuvuus ovat painopistelistan kärjessä, neuvotteleva virkamies Anne Miettinen LVM:n hallinto- ja kehityspalveluista listaa.

Viestinnän osalta ministeriö tukee tutkimus- ja kehittämishankkeillaan viestintä- ja tietoyhteiskunta-alan strategiatyötä, tietoyhteiskuntakehitystä ja ilmastopolitiikkaa, postitoimintaa, televisio- ja radiotoimintaa, laajakaistan kehittämisohjelmaa ja taajuuspolitiikkaa.

Hallinnon kehittämiseen liittyviä hankkeita ovat hallinnonalan yhtiöihin ja liikelaitoksiin kohdistuvat selvitystarpeet, ministeriön MAHTI-asianhallintajärjestelmän käyttöönotto sekä yhteishankkeet Ilmatieteen laitoksen kanssa.

[Paluu etusivulle](#)

Toimintatapoja uudistetaan

LVM:n tutkimusrahoitus on laskenut viime vuosina huomattavasti. Valtionhallinnon leikkaukset ovat pakottaneet miettimään toimintatapoja uudelleen. Ministeriössä toimii ylijohtaja Pekka Plathanin johdolla resurssien käyttöä selvittävä työryhmä.

Ryhmä esitti väliraportissaan, että tutkimusten teettämistä voisi siirtää hallinnonalan virastoille. Ministeriöllä ei välttämättä enää jatkossa ole laajoja omia tutkimusohjelmia kuten aikaisempina vuosina. Ministeriö ohjaa hallinnonalan tutkimuksen kohdentumista strategisella tasolla ja voi tapauskohtaisesti osallistua myös tutkimusohjelmien rahoittamiseen ja kansainväliseen liikennealan tutkimukseen.

- Liikennehallinnon virastouudistus ja uudet toimintatavat mahdollistavat sen, että päästään entistä parempaan tuottavuuteen ja vaikuttavuuteen hyödyntäen esimerkiksi yhteisiä strategisia tutkimusohjelmia. Tutkimuksen ja kehittämisen avulla ala pystyy uusiutumaan, vaikka tuottavuustavoitteiden kanssa riittääkin haastetta, Miettinen toteaa.

Linkki: <http://www.lvm.fi/web/fi/tk>

Hallinnonalan uusi johtoryhmä keskittyy konserniohjaukseen



Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala muuttui vuoden vaihteessa historiallisella tavalla, kun liikennesektorin virastot keskitettiin kahteen eli Liikennevirastoon ja Liikenteen turvallisuusvirastoon.

Uusi tiiviimpi

konsernirakenne vaatii myös tiiviimpää yhteistyötä. Niinpä vuoden alussa perustettiin LVM:n hallinnonalan virkamiesjohtoryhmä. Tässä uudessa kokoonpanossa ovat edustettuina ministeriön osastopäälliköt ja viestintäjohtaja sekä hallinnonalan virastojen pääjohtajat. Puhetta johtaa kansliapäällikkö Harri Pursiainen ja sihteerinä toimii liikenneneuvos Petri Jalasto. Ministeriön pääsihteerin tehtävien ohella Jalasto työskentelee ministeriön liikennejärjestelmäyksikössä ja hänen vastuullaan on mm. liikennestrategia.

Konserniohjauksen asialla

Uuden johtoryhmän on tarkoitus kokoontua noin 4-5 kertaa vuodessa. Sen tehtävänä ei siis ole tehdä päätöksiä pikkuasioissa.

- Tarkoitus on, että hallinnonalan virkamiesjory keskittyy strategiseen ohjaamiseen eli suurten periaatteellisten linjojen yhteensovittamiseen. LVM:n tehtävänä on liikenne- ja viestintäsektorien strateginen ohjaus. Virkamiesjory on areena, jossa keskustellaan ja mietitään, mihin suuntaan liikenne- ja viestintäsektoria on järkevä ohjata pitkällä tähtäyksellä, Jalasto tiivistää.

Ministeriön uudet tekijät:

- Hallitusneuvos Jaana Heikkinen on vuorotteluvapaalla 1.2.2010–30.9.2010. EU koordinaatiota ministeriön liikennepuolella hoitaa Hannu Laurikainen.
- Hallitussihteeri Topi Sirén on palannut virkavapaalta. Hänen vastuullaan ovat mm. ilmailun lainsäädäntö ja lentoturvallisuusasiat.
- Yli-insinööri Juha Valtonen on palannut hoitamaan tieliikenteen turvallisuutta ja raskaita ajoneuvoja koskevia asioita.
- Neuvotteleva virkamies Susan Hindström on siirtynyt ministeriön liiketoimintayksikköön.
- Liikenneneuvos Eeva Linkama jatkaa ministeriössä liikennejärjestelmätöiden ja väylähallinnon kehittämistehtävissä.
- Hallitussihteeri Anna-Leena Suppola on siirtynyt logistiikka- ja Venäjä-yksikköön, jossa hänen tehtävänä on osallistua yksikön lainvalmistelutyöhön.
- Viestintäpäällikkö Markku Tuhkanen jatkaa ministeriön viestinnässä 30. lokakuuta 2010 asti.

[Paluu etusivulle](#)